Nr. 3 MARZEC 1930 R. ROK II



ORGAN ZWIĄZKU ZAWODOWEGO AUTOMOBILISTÓW R. P.

Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Czerwonego Krzyża 20, pokój Nr. 70.

Co nas łączy ze Związkiem Zawodowym Transportowców

Jest rzeczą wiadomą, że ostatni Kongres Przedstawicieli Zw. Zaw. Automobilistów uchwalił przystąpienie do Związku Zawodowego Transportowców Rzpl. Pol. i wejście tem samem w skład ogólnej federacji organizacyj transportowych i komunikacyjnych, zrzeszonych w Międzynar. Zw. Transportowców (I. T. F.).

Zdawałoby się, iż fakt ten nie powinien budzić żadnych wątpliwości, gdyż wypływa z ogólnych założeń organizacyjnych, przyświecających oddawna wszystkim związkom klasowym.

A jednak! Znaleźli się ludzie, którzy starają się w imię zaspokojenia swoich ambicyj osobistych czy też ubicia swego interesu politycznego — wyzyskać na niekorzyść Związku okoliczność, że należy on do ogólnej organizacji Transportowców.

Dlatego musimy choć pokrótce zająć się tą sprawą. Naturalnie chodzi nam o przekonanie tylko tych, którzy mają dobrą wolę nas zrozumieć, którzy zostali przez innych wprowadzeni w błąd!! Boć wiemy z góry, że tych, którym poprostu chodzi o podważenie spoistości Związku, którzy są zasadniczymi wrogami solidarności pracowniczej — nie przekonamy.

***

Był taki okres w życiu gospodarczem narodów, że sprzeczności i różnice między pracodawcami a pracownikami zamykały się w granicach danego państwa. Był to czas sprzyjający rozwojowi tak zw. cechów, które ograniczały swą działalność do walki o prawa pracownicze tylko **na niewielkim terenie i tylko w ramach jednego zawodu.**

Ale życie poszło naprzód. Wszystkie państwa w swym rozwoju gospodarczym dawno **przekroczyły polityczne** granice państwowe! Kapitalizm szeroką falą rozlał się po obu półkulach ziemskich.

Kto choć trochę umie się orjentować w zjawiskach współczesnych, kto choć trochę czyta i obserwuje — musi sobie zdać sprawę, jaki szalony i przemożny wpływ mają na losy świata organizacje kapitalistyczne.

Wiadomą jest rzeczą, że wszystkie gałęzie przemysłu łączą się w tak zwane trusty i kartele— w olbrzymie związki, które **dyktują** całemu światu ceny produktów, które ustalają podział rynków zbytu, które wreszcie pośrednio czy bezpośrednio wpływają na wysokość płac zarobkowych i na warunki bytu pracowników.

I nic to nie znaczy, że pomiędzy poszczególnemi państwami istnieją różnice lub tarcia polityczne. Organizacje kapitalistyczne lubią, o ile im jest to wygodne, na danym terenie występować pod hasłami patrjotycznemi. Nie przeszkadza im to jednak, być w najlepszem porozumieniu i ścisłym związku z organizacjami kapitalistycznemi obcego państwa.

Czy trzeba szukać bardziej wymownego przykładu jak toczący się obecnie w Niemczech — proces słynnego kapitalisty Kruppa, głównego producenta broni i amunicji, który, jak się okazało, nietylko zaopatrywał w broń armję niemiecką, lecz równocześnie armje walczące przeciwko Niemcom!

Bo kapitalizm nie zna żadnych skrupułów kiedy chodzi o osiągnięcie zysku. Nie uznaje żadnych różnic narodowościowych, jeżeli to nie leży w jego interesie. I nie zna litości wobec pracowników, dążąc do wydziedziczenia ich i utrzymania poziomu ich bytu możliwie na najniższym poziomie.

A że się to kapitalizmowi udaje, nie trzeba Was chyba, koledzy, przekonywać, bo wystarczy Wam zajrzeć w głąb Waszych mieszkań i uprzytomnić sobie swój budżet miesięczny, w którym jest tyle luk i braków...!

* *
*

O ile więc dawniej pracownicy obronę swą ograniczali do bezpośredniego pracodawcy, o tyle widząc olbrzymi rozwój kapitalizmu — zrozumieli, że jeżeli mają się nie dać zetrzeć poprostu na proszek — muszą również zacząć organizować się według poszczególnych **gałęzi przemysłu,** muszą przeciwko zakusom międzynarodowych lewiatanów kapitalistycznych zorganizować się w międzynarodowych związkach pracowniczych.

Naturalnie, że organizacje kapitalistyczne, widząc w tem dążeniu pracowników — niebezpieczeństwo dla swej nieograniczonej hegemonji nad światem — zaczęli zwalczać wszelkiemi siłami międzynarodowe organizacje pracownicze, okrzykując je obłudnie „niepatrjotycznemi" i t. d., podkopując je wszelkiemi siłami.

Ale te próby wprowadzenia zamętu w szeregi pracownicze — udają się tylko częściowo i do czasu. Międzynarodowe organizacje pracownicze rosną i zyskują na sile z każdym dniem skutecznie przeciwstawiając się w wielu wypadkach — kapitalistycznemu wyzyskowi.

We wszystkich gałęziach przemysłu powstały centrale międzynarodowe. Powstała zatem i Centrala Związków Transportowych i Komunikacyjnych do której należą automobiliści, kolejarze, marynarze i inni pracownicy zatrudnieni w pokrewnych zawodach.

Bo wszystkie te zawody są ze sobą ściśle związane i nie może być mowy, aby pracownicy jednego zawodu komunikacyjnego mogli osiągnąć trwałą poprawę bytu — nie prowadząc tej walki **w porozumieniu i w łączności** z pracownikami pokrewnych zawodów komunikacyjnych.

A że tak jest — udowodnimy to w najbliższym, następnym numerze — w artykule poświęconym w dalszym ciągu tej sprawie.

R.

Ku wielkim zdobyczom

W przededniu wprowadzenia w sądach rzeczoznawców dla spraw automobilowych

Kampanja — w zdecydowany sposób prowadzona przez Zarząd Główny naszego Związku na rzecz wyłonienia specjalnych sądów automobilowych — zaczyna dawać realne wyniki.

Dążąc do zniesienia dotychczasowej powierzchowności przy wyrokowaniu w sprawach automobilowych, dążąc do oparcia tych wyroków na bezstronnem i rzeczowem zbadaniu każdej sprawy — Związek zmusza powoli całe społeczeństwo do uznania faktu, że wobec wzrastającego z dnia na dzień ruchu automobilowego — dziedzina ta powinna znaleźć specjalne miejsce w sądownictwie.

Po złożeniu w tej sprawie do Ministerstwa Sprawiedliwości szczegółowego memorjału, którego treść podaliśmy w uprzednim numerze, udała się do Ministerstwa ponownie w początkach bieżącego miesiąca delegacja Związku, domagając się odpowiedzi i wskazując na szereg odnośnych rezolucyj, uchwalonych przez zorganizowanych kierowców w poszczególnych ośrodkach ruchu automobilowego.

Delegacja otrzymała odpowiedź, że kwestja wprowadzenia sądów automobilowych, jako trudna do załatwienia ze względów techniczno - prawnych, jest jeszcze rozważana w Ministerstwie, natomiast na razie rozesłane zostały do wszystkich okręgów sądowych pisma z zapytaniem jak się okręgi te zapatrują na kwestję dopuszczenia przy rozprawach **biegłych** z pośród kierowców zawodowych.

Istotnie mieliśmy możność stwierdzić, że pisma takie zostały rozesłane, gdyż otrzymaliśmy odpis jednego z nich o treści następującej:

Ministerstwo Sprawiedliwości
Warszawa.

Do

Pana Prezesa Sądu Apelacyjnego
w Katowicach.

Coraz bardziej wzmagający się ruch samochodowy w większych środowiskach — powoduje powstawanie w sądach specjalnej kategorji spraw, powstałych na tle wypadków samochodowych. Rozpatrywanie tego rodzaju spraw, zmusza zazwyczaj do stwierdzania odpowiedzialności kierowcy i ustalenia stopnia jego winy co niejednokrotnie wymaga dokładnej znajomości konstrukcji poszczególnego typu samochodu oraz warunków ruchu samochodowego na ożywionych ulicach wielkich miast, względnie zaniedbanych niejednokrotnie drogach wiejskich.

Pomocą sądom w tym względzie mogliby służyć biegli - specjaliści z pośród osób obeznanych dokładnie z warunkami ruchu samochodowego. W tym kierunku idą też postulaty zrzeszeń automobilistów.

Ministerstwo prosi Pana Prezesa o rozważenie potrzeby i celowości ustanowienia odpowiedniej ilości biegłych tej gałęzi umiejętności w powierzonym Panu Prezesowi okręgu apelacyjnym w myśl par. 2 rozporządzenia o biegłych sądowych z dnia 24 grudnia 1928 r. (Dz. Ust. Rzp. P. poz. 945).

Za Ministra
(—) ŚWIĄTKOWSKI.
Dyrektor Departamentu.

Poszczególne oddziały Związku otrzymały takie listy i były już wzywane przez miejscowych przedstawicieli sądownictwa na konferencje w celu ustalenia i skonkretyzowania żądań szoferów.

Wracając do przebiegu audjencji musimy stwierdzić, iż delegacja podkreśliła w Ministerstwie, że kierowcy oprócz dopuszczenia rzeczoznawców z ramienia Związku — przy rozprawach automobilowych — domagają się w dalszym ciągu wyłonienia sądów specjalnych i delegowania do takich sądów sędziów mających prawo prowadzenia wozów na drogach publicznych.

W każdym razie można się spodziewać, że wobec stanowiska, jakie zajęło Ministerstwo, organizacja nasza otrzyma prawo wysyłania do sądów rzeczoznawców i w ten sposób cały szereg zawiłych spraw automobilowych znajdzie właściwą ocenę, co wielu szoferów uchroni od zbyt surowych lub zgoła niesprawiedliwych wyroków.

Będzie to duży krok naprzód!

Należy dodać, że i w tym wypadku staje przed drobnemi rozrzuconemi po kraju organizacjami zawodowemi kierowców — problemat połączenia się ze Związkiem Zawodowym Automobilistów. Im bowiem organizacja szoferska jest silniejszą i liczniejszą, tem łatwiej jej utrzymać osiągnięte zdobycze i tem lepszą może okazać pomoc prawną swym członkom, rozszerzając działalność wydziału prawnego Związku i wysyłając do sądów adwokatów i biegłych.

Jakie znaczenie ma ta kwestja dla szoferów — tego wyjaśniać nie trzeba. Kto więc sprzeciwia się zjednoczeniu szoferów w jednym Związku — jest ich największym wrogiem.

Krwawy posiew katastrof

Przedsiębiorca zmusza szofera do jazdy czwartą noc z rzędu

Katastrofy są nieodłącznem zjawiskiem rozwoju komunikacji, która szybko postępuje naprzód i skutkiem tego żywiołowego rozmachu — nie zawsze może się liczyć z istniejącemi warunkami. Katastrofy mają miejsce na kolei, w powietrzu, na wodzie, pod ziemią, wszędzie, gdzie ludzie i towary przenoszą się z miejsca na miejsce.

Ale czy to znaczy, że społeczeństwo ma zamknąć oczy na częste katastrofy automobilowe?

Przeciwnie! Każda katastrofa ma dwa oblicza! Jedno — siejące grozę i rozpacz, tchnące nieszczęściem, śmiercią i kalectwem. I drugie, które przemawiać do nas powinno głosem przestrogi i pouczenia na przyszłość, co należy czynić, aby **uniknąć następnej katastrofy.**

Doniosłą rolę mogłaby tu odegrać prasa codzienna, oświetlając właściwe podłoże katastrof i budząc sumienie opinji publicznej. Niestety, prasa, z małemi wyjątkami, zadawalnia się zwykle opisem połamanych rąk i nóg, akcji ratunkowej, potrzaskanego auta, kończąc najczęściej ,że „sprawca katastrofy" — naturalnie zawsze szofer — jest aresztowany, ranny, zbiegł i t. d.

O właściwej zaś przyczynie katastrofy — wspomina się tylko ubocznie, albo nie wspomina się wcale!

Tak było, naprzykład, gdy podawane były do publicznej wiadomości szczegóły **strasznej katastrofy,** która miała miejsce w początkach b. miesiąca **pod Płońskiem.**

Katastrofa ta miała przebieg następujący.

Szosą warszawską zdążał z Mławy do Warszawy autobus ciężarowy nr. WR. 64007, wiozący 12 osób, przeważnie drobnych kupców żydowskich, wiozących towary.

O godz. 2 m. 58 nad ranem, gdy autobus znajdował się na 3 klm. od stacji kolejowej Płońsk i usiłował przejechać przez tor kolejowy, od strony Płońska nadjeżdżał w tym czasie pociąg osobowy, idący z Warszawy do Sierpca.

Maszynista dawał sygnały ostrzegawcze, auto jednak nie zwalniało biegu, przeciwnie jeszcze szybciej zbliżało się do przejazdu.

Gdy pociąg znalazł się już na przejeździe, pędzący samochód uderzył w bok wagonu bagażowego z tak wielką siłą, że tenże wyskoczył z szyn i przechylił się na bok. Maszynista momentalnie zatrzymał pociąg.

Wśród zgrzytu hamulców, gwizdu parowozu, trzasku rozbitego auta dały się słyszeć jęki pasażerów samochodu, którzy jechali wśród skrzyń z towarem, pogrążeni we śnie. Zostali oni siłą zderzenia wyrzuceni z auta i przygnieceni rozbitym autem i skrzyniami.

Szofer kol. S. Z. również padł ofiarą, mając skutkiem katastrofy wybitych siedem zębów i nadto będąc rannym odłamkami szkła w głowę.

Przeprowadzone następnie śledztwo i szczegółowa analiza przyczyn katastrofy — przyniosły następujące, nadzwyczaj znamienne szczegóły, które we właściwym świetle dopiero stawiają całą sprawę.

Okazuje się, że szofer kol. Z. przed wyjazdem z Mławy skarżył się właścicielowi auta J. Zymmermanowi, że **już trzy noce nie spał, gdyż stale jeździ i prosił o zastąpienie go kim innym.** Właściciel jednak **polecił mu jechać, grożąc, że go zwolni z posady,** przyczem obiecał dać mu pomocnika.

Tuż przed momentem odjazdu do samochodu wsiedli wyżej wymienieni pasażerowie, których przyprowadził sam właściciel i ulokowali się między skrzyniami — zaś swemu synowi, niewykwalifikowanemu w obchodzeniu się z kierownicą, Zymmerman kazał **zająć miejsce obok szofera i pomagać mu.**

Tak zajechali do Płońska. Tu na rynku samochód zatrzymał się dłuższą chwilę dla nabrania benzyny i wody, poczem ruszył w dalszą drogę.

Kol. Z. zupełnie już opuściły siły, sen kleił powieki, dał więc Zymmermanowi kierownicę i nakazał mu, żeby jechał ostrożnie, a on tymczasem chwilkę się prześpi.

Gdy zbliżali się do przejazdu, Zymmerman na widok zbliżającego się pociągu, zamiast samochód zahamować, dodał jeszcze więcej „gazu" i tem właśnie spowodował tak straszne w skutkach zderzenie się z pociągiem.

Wypadek ten przedewszystkiem wskazuje na jaki **wyzysk i egoizm właścicieli** narażeni są kierowcy i jak fatalne są wyniki tego, że nie zdołali się dotąd jeszcze na tyle zorganizować, aby wywalczyć sobie należyte warunki pracy, dzięki czemu zmuszani są do jazdy całemi dniami i nocami bez przerwy.

A jedynie przez silną organizację można wywalczyć sobie nietylko odpowiednie umowy pracy, ale sprawić i to, że szofer nie będzie się bał pogróżki niesłusznego zwolnienia go z pracy, gdyż zwarta organizacja nie pozwoli, aby miejsce jego zostało przez kogokolwiek zajęte.

Niema innego środka przeciwko zachłannym przedsiębiorcom, którzy gotowi są **narazić życie, zdrowie i całą przyszłość szofera** — byle „handel szedł". A zaznaczyć jeszcze trzeba, że przepisy ruchu samochodowego pod karą sądową zabraniają przyjmować pasażerów na samochody ciężarowe, naładowane towarem.

A teraz dalej!

W miejscu przejazdu, gdzie nastąpiło zderzenie, **niema znaków ostrzegawczych, niema tak zwanego szlabanu i latarń oraz przejazdowego.** Nic dziwnego zatem, że w ciągu ostatniego roku jest to piąty wypadek zderzenia samochodu z pociągiem, których ofiarą padło kilku ludzi.

Jest to sprawa niezwykle paląca. Ministerstwo Komunikacji teoretycznie docenia ją, gdyż kwestja bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych była **przedmiotem specjalnego referatu** na ostatnim zjeździe dyrektorów wszystkich okręgowych dyrekcyj. Dane, które tam przedstawiono wskazują, że sprawa ta jest aktualną nie tylko u nas, ale stanowi obecnie przedmiot szczegółowych badań na kolejach zachodniej Europy, a nawet Ameryki.

Na konferencji przeważała opinja, że kwestja obsługiwanych t. j. **zamykanych podczas przejścia pociągu, przejazdów — nie wyczerpuje dostatecznie sprawy,** gdyż niejednokrotnie zdarzały się wypadki wyłamania zamkniętej zapory przez jadące z nadmierną szybkością samochody. U nas wypadki takie notowane są przeważnie na Śląsku, Pomorzu i w Poznańskiem, gdzie lepszy stan szos pozwala na rozwijanie większych szybkości. Wypadki te tak dalece nie są odosobnione, iż ustalił się pogląd, że zapory na przejazdach, zamykane podczas przejścia pociągów należy całkowicie skasować, zastępując je wszel-

kiego rodzaju znakami ostrzegawczemi, sygnałami dźwiękowemi i świetlnemi, pewną falistością dróg itd.

Zanim jednak sprawa ta zostanie definitywnie rozstrzygniętą, władze kolejowe powinny również i z innej strony podejść do tego zagadnienia i wszelkiemi możliwemi sposobami zapobiec możliwościom katastrof, a więc ustawiając np. **nocą lampki na szlabanach,** których niejednokrotnie nie można zauważyć, **malując je na odpowiedni kolor,** aby były zdala widoczne, **ustawiając znaki ostrzegawcze** przed przejazdami i t. d. Z czasem zaś, kiedy Ministerstwo będzie miało możność bardziej gruntownego rozstrzygnięcia tej sprawy, można będzie środki tymczasowe zastąpić innemi, lepszemi.

Na marginesie tej sprawy zauważyć jeszcze należy, że prasa brukowa i tym razem zdała egzamin z „przychylności" dla szoferów, umieszczając w soczystym opisie katastrofy — tłustym drukiem wiadomość, że szofer „zasnął przy kierownicy", a nie pisząc, że jechał czwartą noc z rzędu. Kłamliwie również podana została wiadomość, że katastrofę spowodował „pomocnik" szofera, który, jak wyżej wskazaliśmy, nie był żadnym „pomocnikiem", a jedynie właściciel narzucił go szoferowi.

Znak katafotowy na „zakręcie śmierci" pod Wilanowem

Wstrząsające wrażenie w całym kraju wywarła również straszna **katastrofa pod Wilanowem,** która zdarzyła się w połowie ubiegłego miesiąca.

O ile pierwsza opisana katastrofa — wymownie wskazuje w jak trudnych warunkach znajdują się szoferzy, jeśli chodzi o stosunki ze swymi pracodawcami, o tyle katastrofa pod Wilanowem rzuca jaskrawe światło na kwestję rozpaczliwego stanu naszych dróg i szos podmiejskich w b. Kongresówce.

Bo cóż tu mówić o innych drogach, jeżeli szosa — śmiało można powiedzieć — reprezentacyjna, bo prowadząca ze stolicy do jednej z najbardziej historycznych, pamiątkowych miejscowości, oddalonej od Warszawy zaledwie o kilkanaście kilometrów — jest w tak strasznym stanie!

A przecież wszyscy wybitni cudzoziemcy, bawiący w Warszawie, wszyscy dostojni goście — są wożeni do Wilanowa, dawnej siedziby Sobieskiego, do której droga nosi nawet nazwę — **szosy królewskiej.**

Przed dwoma laty tytułem próby wyasfaltowano drogę królewską, aż do miejsca, w którem skręca na lewo w aleję lipową, wiodącą do Wilanowa. Cieszyli się automobiliści, mówiąc: „Krótka, ale dobra droga!"

Lecz krótka była radość. Wnet szereg nieszczęśliwych wypadków przekonał o ujemnych stronach tej reprezentacyjnej arterji. Asfalt na szosie, ciągnąc się prawie przez pięć kilometrów, nagle **urywa się na ostrym zakręcie przed Wilanowem, ustępując kocim łbom,** któremi brukowana jest owa historyczna aleja, dla urozmaicenia usiana olbrzymiemi, sięgającemi czasem pół metra, wyrwami. Auta, jadąc z dużą szybkością, na co pozwala mały ruch i równa powierzchnia szosy, a nie spotykając na swej drodze żadnych znaków ostrzegawczych, wjeżdżają na ostry zakręt z całym impetem.

W takich wypadkach nawet najprzytomniejszy i najzręczniejszy kierowca nie jest w stanie zahamować wozu i na dobitkę, wpadłszy na kocie łby z ich dołami w alei lipowej, traci panowanie nad kierownicą. Katastrofa gotowa: rozpędzone auto, nagle hamowane, skacząc po wybojach, zawadza wreszcie o jedno z przydrożnych drzew i rozbija się.

Na omawianym zakręcie wypadki takie nie są rzadkością i wszystkie są do siebie podobne.

Ofiarą takiego wypadku padli właśnie w owej głośnej katastrofie — konsul meksykański Raul Rodriquez Duarte i zatrudniony u niego szofer kol. Ułas.

A dodać jeszcze należy, że wspomniana aleja lipowa jest bardzo wąska i wypukła, co rzec prosta, sprzyja możliwościom nieszczęśliwego wypadku.

Przez pewien czas po katastrofie wilanowskiej odbywała się w prasie i w zainteresowanych urzędach — ożywiona polemika na temat uporządkowania owej nieszczęsnej szosy.

Projektowano przedewszystkiem ustawienie na fatalnym zakręcie pudła starego, zniszczonego samochodu na palach z napisem ostrzegawczym: Uważaj, bo czeka cię śmierć! Sygnały takie stosowane są podobno z powodzeniem zagranicą.

Ostatecznie jednak projekt ten został zarzucony, prawdopodobnie przedewszystkiem dlatego, że właściciel zniszczonego pojazdu, do którego zwrócili się inicjatorzy — odmówił ofiarowania szczątków swego auta. Narazie zatem gmina wilanowska na samym zakręcie zbudowała barjerę i ustawiła czerwone światło ostrzegawcze, co, naturalnie, nie wystarcza, gdyż ostrzegające światło czerwone oprócz samego punktu zakrętu winno również znajdować się na szosie przynajmniej o sto metrów bliżej.

Następnie była mowa o **poszerzeniu niebezpiecznego zakrętu,** przez co niebezpieczeństwo byłoby znacznie zmniejszone. Zwrócono jednak uwagę na to, że dwa rzędy lip, któremi jest obsadzony wjazd do Wilanowa są to bardzo stare, „zabytkowe" już drzewa, których usunąć nie można, a przez to nie można rozszerzyć szosy.

Ministerstwo robót publicznych poddało myśl, aby zbudować obok tej historycznej szosy dwie nowe trasy, po obu jej bokach poza lipami. Stworzonoby w ten sposób b. piękny wjazd do Wilanowa. Regulacja ruchu odbywałaby się tam w ten sposób, że jedną z nowych tras dojeżdżałyby samochody do Wilanowa, drugą zaś wracały. Droga pomiędzy lipami byłaby zarezerwowana wyłącznie dla ruchu konnego i pieszego.

Projekt piękny, tylko kto go ma wykonać?

Zwrócono się do magistratu m. Warszawy, aby wziął na siebie połowę kosztów zbudowania tych dwu nowych odcinków szosy. Połowa ta wyniesie 90.000 zł.

Suma to niewielka, zwłaszcza, jeśli wyasygnowanie jej pozwoli na uratowanie co rok kilkunastu istnień ludzkich, ale magistrat się nie spieszy... Podobno jeszcze się namyśla...

Jednem słowem „było muzykantów wielu", ale gdy przeminęła groza ostatniego wypadku — nikomu się nie „pali". Sprawa będzie się wałkować w urzędach, dopóki znów jej jaki tragiczny wypadek nie wyrwie z uśpienia.

Narazie rozesłana została do prasy wiadomość, że na mocy zarządzenia min. robót publicznych na „drodze śmierci", wiodącej do Wilanowa, ustawiony będzie specjalny **znak ostrzegawczy,** t. zw. katafotowy z odpowiednim napisem.

Będzie to przepisowa tablica trójkątna, na ciemnobłękitnem tle, na której wykonany będzie z katafotu znak

ostrzegawczy. **Katafot stanowi kombinację luster i soczewek.** Promienie słońca odbijają się w soczewce i uwydatniają w lustrze, wywołując złudzenie świetlne przez załamanie promieni słonecznych, a w nocy znak żarzyć się będzie pod wpływem reflektorów i będzie widoczny na dużą odległość.

Znak ten będzie ustawiony pod specjalnym kątem przy drodze tak, aby reflektory nie mogły go ominąć. Pod znakiem ostrzegawczym umieszczona będzie biała tablica, na której ułożony będzie z czerwonych katafotów napis: „baczność, niebezpieczny skręt".

Narazie znak taki tytułem próby umieszczony będzie przed znanym skrętem. na szosie Wilanowskiej, później zaś znaki takie będą prawdopodobnie umieszczone również w innych niebezpiecznych punktach, na drogach, wiodących do Warszawy.

Nie potrzebujemy wyjaśniać, że aczkolwiek sam pomysł ustawienia tego rodzaju znaku ostrzegawczego — nie jest pozbawiony znaczenia i interesujący jest z punktu widzenia technicznego, to jednak — nie rozwiązuje kwestji doprowadzenia do porządku szosy, która nadal pozostaje w skandalicznym stanie.

Szaleństwa gigantów - czy lekkomyślność władz?

A jeżeli teraz z szos międzymiastowych i podmiejskich zwrócimy się do serca całego kraju — do stolicy, to stwierdzimy, że również i tam — wbrew najlepszym chęciom kierowców — **przygotowuje się warunki, w których katastrofy są nieuniknione.**

Wiele się pisze i mówi o „kawalerskiej" jeździe taksówek, a tymczasem kto obserwuje ruch uliczny — może łatwo stwierdzić, że rekord szybkości w Warszawie pobijają **autobusy miejskie.**

A dlaczego? Bo dyrekcja chce, aby jaknajwięcej kursów zostało zrobionych, przeto wyznacza na przebycie drogi z dworca głównego na gdański 13 minut, na pl. Zbawiciela 14 minut i t. d.

Szoferzy, którzy się spóźnią — są karani pieniężnie, toteż muszą gnać po Warszawie 60 klm., mimo, że przejeżdżają ulice najbardziej ruchliwe lub ciasne; wystarczy przytoczyć choćby ulicę Bagno.

Pan naczelnik wywiesza nawet okólniki, w których wymienione są nazwiska szoferów, ukaranych za zbyt powolną jazdę. A jakby na ironję — z boku wisi okólnik wydziału drogowego, który przestrzega przed szybką jazdą!

To też wyniki takiej rozbieżności poglądów nie dały długo na siebie czekać. Mieliśmy już kilka katastrof, spowodowanych szybką jazdą autobusów i kilka osób padło ofiarą. Jakieś kilka dni temu **autobus wpadł na taksówkę, druzgocąc ją doszczętnie** i kalecząc ludzi. Wzburzona publiczność omal nie dokonała samosądu nad szoferem autobusu.

A co szofer ma zrobić w tym wypadku, jeżeli niestosowanie się do zarządzeń władzy grozi mu zmniejszeniem zarobku i utratą posady. Bo przecież niema tak doskonałego szofera, aby zmuszony do nadmiernej szybkości, mając nawet najlepsze hamulce, mógł w każdym wypadku w porę zahamować.

Taki stan rzeczy jest niedopuszczalny. Jeżeli dyrekcja nie liczy się ze starganiem nerwów szofera, to niechże przynajmniej weźmie pod uwagę tak często używany i ulubiony argument **bezpieczeństwa publicznego.**

Jeżeli dziś jeszcze nie notujemy wielkiej ilości wypadków, to tylko dlatego, że każdy ucieka ze swym samochodem, zdając sobie sprawę, że potrącony, czy rozbity — tak łatwo sprawy z magistratem nie wygra. Ba! nawet policja, która tak chętnie spisuje protokuły, patrzy na te rzeczy przez palce. Zdarzyło się, iż autobus zarzucił z taką siłą, że przewrócił policjanta, który jednak, o ile nam wiadomo, nie zrobił z tego użytku!

Nic nie pomoże argument, że zagranicą autobusy jeżdżą szybko, gdyż miasta zachodnio - europejskie mają lepiej i inaczej uregulowany ruch uliczny: ulice są szersze, niema na linjach autobusowych tramwajów, wlokących się wózków ręcznych, szkap dorożkarskich! Tam szofer nie odpowiada za przechodnia, przejechanego w miejscu, gdzie niema przejścia dla pieszych.

Ale szoferzy mają już dosyć **kar za niepopełnione winy,** nie życzą sobie wyczytywać w prasie wiadomości o „szaleństwach gigantów", podczas kiedy faktycznie wchodzi tu w grę lekkomyślność władz, nie liczących się z przepisami ruchu ulicznego.

Jeżeli dotychczasowe interwencje nie wystarczą dla załatwienia tej palącej sprawy, związek zwróci się do ministerstwa, aby położyło kres zmuszaniu szoferów do łamania obowiązujących przepisów.

A jeżeli panu naczelnikowi zależy tak na pośpiechu, to niech się postara, aby w autobusach urządzone były drzwi wejściowe, co znacznie skróci postoje. Jeżeli można było zmusić do tego prywatnych właścicieli, to może sobie na to pozwolić i magistrat.

Delegacja Związku u Komisarza Rządu

Przeciwko nadmiernej ilości kar i egzaminów

Wielokrotnie już Związek występował przeciwko absurdalnemu systemowi zasypywania szoferów karami administracyjnemi, nie prowadzącemi do celu, gdyż nie uwzględniającemi — warunków w których szoferzy wykonują swój zawód.

Całkowitem potwierdzeniem tego stanowiska jest wydany przed kilkunastu dniami **okólnik Ministra Spraw Wewnętrznych przeciwko nadmiernemu stosowaniu kar administracyjnych.**

W okólniku tym p. minister stwierdza, że w ciągu roku ubiegłego wymierzono w drodze administracyjnej kar i grzywien **przeszło miljon.**

Minister przypomina, że już w kwietniu 1929 r.

polecano władzom lokalnym działanie na rzecz zmniejszenia ilości wykroczeń.

Województwa, na których obszarze przystąpiono już do zrealizowania zasad polityki karno-administracyjnej i gdzie zdołano wciągnąć do tej akcji szersze koła społeczeństwa, wykazują stale zmniejszającą się liczbę wykroczeń.

Podkreślam raz jeszcze — pisze na zakończenie okólnika p. min. Józewski, — że będę zwracał uwagę nie na największą ilość kar, lecz, że wyróżniać będę te **dodatnie wyniki, które osiągnięte zostaną przy ograniczeniu ilości kar.**

***

Ostatnim słowom okólnika należy całkowicie przyklasnąć. Trzeba usunąć **przyczyny** zła, a gdzie te przyczyny leżą, o tem niejednokrotnie już pisaliśmy. Uregulowanie ruchu kołowego, doprowadzenie do należytego stanu jezdni i szos, wyszkolenie publiczności i t. d. — tego rodzaju poczynania mogą jedynie wpłynąć na ograniczenie liczby wypadków, a nie zaś „zastraszenie" szoferów nadmiernemi i nie opartemi na rzeczowych względach karami.

W tej wiecznie jeszcze aktualnej, mimo okólnika p. ministra, sprawie — udała się w dniu 28 ub. mies. delegacja Związku w osobach kol. kol. Rongensa, Welcla i Zawadzkiego.

Poruszone były trzy zasadnicze sprawy:

1) wysokich kar administracyjnych, nakładanych na szoferów,

2) zniesienia ciągłych egzaminów ze znajomości miasta i

3) stosowania badań psychotechnicznych do starych szoferów.

Jeżeli chodzi o tę ostatnią sprawę, to piszemy o niej na innem miejscu.

Co do ciągłych egzaminów ze znajomości miasta to p. Komisarz **zgodził się z wywodami delegacji, że jednorazowy egzamin jest zupełnie wystarczający** i dalsze takie egzaminy są zbyteczne. Pan Komisarz przyrzekł, że w sprawie tej zwoła specjalną konferencję, a następnie wyda odpowiednie zarządzenia co do zniesienia nieustannych egzaminów.

Nawiasem mówiąc przy tej okazji wydało się, kto jest zwolennikiem torturowania szoferów ciągłemi egzaminami. Dawniej się mówiło, że pan Komisarz Rządu nie godzi się na zniesienie tych egzaminów!!

W sprawie kar p. Komisarz oświadczył, że jest przeciwny stosowaniu nawet niewielkich kar, jeżeli sprawa nie jest dokładnie zbadana. Natomiast jest zwolennikiem **dużych** kar, jeżeli wina została dokładnie dowiedziona.

Udział przedstawicieli Związku zawodowego, przy rozprawach karnych w starostwach grodzkich, komisarz rządu uznał za niedopuszczalny.

Stanowisko p. komisarza, rzecz prosta, nie zadowoliło delegacji, która też udała się w tej sprawie do Ministestwa Spraw Wewn.

Delegacja przyjęta została przez nacz. wydz. p. Adelsztajna.

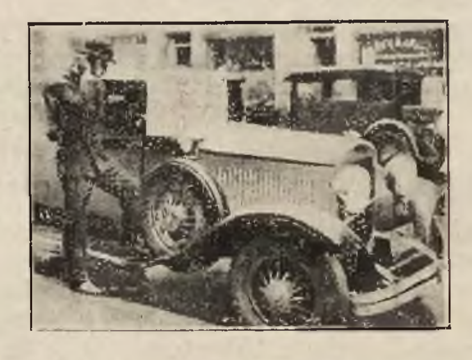
Nacz. Adelsztajn oświadczył delegacji, że niema ustawy, którąby dopuszczała prawników lub przedstawicieli związków zawodowych przy wydawaniu orzeczeń karnych przez władze administracyjne, jednak M. S. W. wyda okólnik zawiadamiający, że **oskarżeni kierowcy będą mogli prosić o powołanie rzeczoznawców z pośród przedstawicieli organizacji zawodowych** szoferów.

Co do wysokości kar delegacja otrzymała odpowiedź, że M. S. W. wydało już okólnik i na skutek konferencji okólnik ten przypomni. Zwraca **on uwagę na konieczność unikania kar szematowych, oraz kar wysokich ze względu na zmniejszone zarobki kierowców.**

W końcu nacz. Adelsztajn zwrócił się **z apelem do delegacji, aby wezwała ogół członków związku** do właściwego zachowywania się wobec publiczności i bezwzględnego przestrzegania obowiązujących przepisów.

Z powyższego oświadczenia p. Nacz. Wydz. wynika, że wytężona akcja Związku odnosi jednak swój skutek. **Władze administracyjne powoli zaczynają się przekonywać, że zasypywanie szoferów karami i egzaminami — do niczego nie prowadzi** i że stan ten musi ulec zmianie.

Zmiana stanowiska władz w tej sprawie **jest niewątpliwie sukcesem Związku.** To też szoferzy w imię dobrze zrozumianego interesu powinni darzyć go poparciem.



Z powodu kryzysu produkcji automobilowej — w Ameryce mają miejsce masowe licytacje nowych samochodów.

Z ŻYCIA ZWIĄZKU

Oddział Warszawa

ZEBRANIE SZOFERÓW PRACUJĄCYCH W INSTYTUCJACH MAGISTRATU.

Zebranie zostało zwołane przez **Zw. Użyteczności Publicznej** i przez **Zw. Zaw. Automobilistów** Długa 19. Głównym tematem dyskusji był projekt **obniżenia płac** szoferom w wydziale oczyszczania miasta, co miało być dokonane pod pretekstem zamiany nazwy szofera na kierowcę.

Zdając sobie sprawę, że obniżenie płacy w jednym wydziale pociągnie za sobą obniżkę w innych wydziałach — oba Związki wezwały wszystkich do obrony dotychczasowych płac, przyrzekając ze swej strony poparcie.

Jednogłośnie została przyjęta następująca rezolucja:

1) Ogólne zebranie szoferów, pracujących w instytucjach Magistratu m. st. Warszawy, odbyte dnia 22 lutego 1930 r., po zapoznaniu się z sytuacją, wytworzoną przez poszczególnych dyrektorów i kierowników Wydziałów i instytucyj podległych Magistratowi, a skierowaną przeciw interesom ekonomicznym pracowników szoferskich, uchwalają protest przeciw:

a) Przedłużaniu ponad ½ roku okresu próbnego nowoprzyjmowanym szoferom. b) Stosowaniu płacy niżej 5-ej kat. w okresie próbnym. c) Zamierzonej obniżce płac w Zakładzie Oczyszczania Miasta, z 3 i 4-ej kat. do 5-ej kat.

2) Zebrani domagają się od Magistratu m. st. Warszawy wydania polecenia Dyrektorom i Naczelnikom Wydziałów i Instytucyj, aby ci niezwłocznie uregulowali stosunki służbowe szoferów zgodnie z nomenklaturą płac i stanowisk uchwaloną przez Radę Miejską w dniu 20 marca 1924 r.

3) Zebrani oświadczają, że o ile nadal będzie tolerowane przez Magistrat pogarszanie praw pracownikom-szoferom, to ci zmuszeni będą walczyć o swe nabyte prawa wszystkiemi rozporządzalnemi środkami, aż do strajku włącznie.

Wybrano delegację, która ma udać się do Prezydenta miasta i przedstawić słuszne żądania szoferów i żądać utrzymania kategorji płacy, jakie dotychczas obowiązują.

Drugą poruszoną sprawą była kwestja należenia oprócz do Zw. Użyteczności Publicznej takze do Zw. Zaw. Automobilistów a to ze względów specjalnie zawodowych, gdyż nie wszystkie sprawy może należycie obsłużyć Zw. Użyteczności.

Uchwalono opłacać składkę do Zw. Użyteczności 350, z czego Zw. Automobilistów otrzymywać ma 150 za każdego szofera. Tak narazie zostało rozwiązane zagadnienie należenia szoferów do 2 bratnich organizacyj.

KONFERENCJA W SPRAWIE SĄDÓW AUTOMOBILOWYCH.

W związku z ogólną akcją Związku dotyczącą zreformowania sądownictwa w odniesieniu do spraw automobilowych — odbyła się również i w Warszawie konferencja z ramienia władz sądowych, na której był obecny jako przedstawiciel Związku kol. **Rongens.**

Wynikiem tej konferencji jest, że władze sądowe nagół przychyliły się do stanowiska ogółu kierowców, iż sędzia rozpatrujący sprawy musi sam być dokładnie świadomy sztuki kierowania samochodem.

To też nie jest wykluczone zogniskowanie w niedługim czasie wszystkich spraw szoferskich w jednym oddziale sądu grodzkiego — tak jak dzieje się to ze sprawami prasowemi.

Ma być również uwzględniony postulat kierowców, aby rzeczoznawców powoływano z pośród członków czy kierowników związku.

BACZNOŚĆ! KOLEDZY, TAKSÓWKI GINĄ!!

W ostatnich czasach zanotowano kilka wypadków kradzieży samochodów.

A więc w miesiącu ubiegłym z postoju samochodów przed dworcem Warszawa-Wschodnia, niewykryci sprawcy, korzystając, że kierowca oddalił się na kilka minut na salę, skradli samochód-taksówkę wartości 9.000 zł.

W styczniu znów kierowca taksówki kol. M. P. zostawił samochód na postoju przy zbiegu ul. Foksal i N. Świata, sam zaś udał się na obiad do pobliskiej kawiarni.

Gdy wrócił, miejsce, gdzie stała poprzednio taksówka, było puste.

A więc Koledzy, nie zostawiajcie taksówek bez dozoru.

WYCOFYWANIE ZNISZCZONYCH TAKSÓWEK.

Oddział drogowy komisarjatu rządu przeprowadza obecnie surową kontrolę techniczną taksówek, kursujących po mieście.

Zniszczone samochody, zagrażające bezpieczeństwu publicznemu, są przymusowo wycofywane z ruchu, niektóre do reperacji, niektóre — na zawsze.

TAKSÓWKI W NOWEJ SZACIE.

Od dość dawna podnoszoną jest kwestja zmiany koloru taksówek dla podniesienia estetycznego wyglądu ulic miasta.

W dniu 20 b. m. działy kołowe magistratu i komisarjatu rządu, postanowiły wypuścić na miasto pierwszą taksówkę nowego koloru, która ma stanowić próbę zastąpienia dotychczasowej jednostajnej, granatowej barwy, barwą więcej żywą.

Dół karoserji nowych taksówek lakierowany będzie na kolor średnio-piaskowy. Od górnej części karoserji ,od miejsca, gdzie zaczynają się okna, która zostanie czarna, odgradzać będzie jasną część czerwony pas.

Jeżeli nowa barwa karoserji zdobędzie uznanie komisji artystycznej, wprowadzona będzie jako przymusowa.

SZUMIAŁY MU ECHA KAWIARNI...

Wiele się pisze i mówi o pijaństwie wśród szoferów. Ale, że często się i belki we własnem oku nie widzi — tego dowodem najlepszym jest fakt następujący: W dn. 28. II. b. r. na dworcu odjazdowym popisywał się „regulacją" ruchu — mocno wstawiony p. przodownik Nr. 111, szczególnie napastliwie odnosząc się do szoferów — naturalnie!

Całe szczęście, że zabrał go kolega, który nie chciał dopuszczać do dalszej kompromitacji przedstawiciela „władzy".

Ano, niby — koniec karnawału!

Oddział Kraków

WIEC ZAWODOWYCH AUTOMOBILISTÓW.

W dniu 20 lutego b. r. odbył się w Krakowie wiec zawodowych automobilistów województwa krakowskiego przy udziale około 500 członków. Znaczna ilość członków zawiadomiła Zarząd, że skutkiem prac zawodowych w wiecu udziału wziąć nie mogła, jednakże solidaryzuje się z uchwałami.

Wiec zagaił Prezes Oddziału Krakowskiego Kol. Stefan **Guszlewicz,** poczem zebrani wybrali go na przewodniczącego zebrania, zaś jako sekretarza kol. Feliksa **Głodowskiego.**

Następnie wygłosili szczegółowe referaty kol. kol. **Guszlewicz, Rzepa, Wideł,** zaś liczni członkowie zabierali głos w dyskusji.

Zebrani jednogłośnie stwierdzili, że zastosowanie badań psychotechnicznych do starszych kierowców byłoby dla nich krzywdą pod względem prawnym jak i rzeczowym, gdyż od szofera, który przez szereg lat stargał zdrowie na odpowiedzialnej pracy zawodowego automobilisty nie można żądać takich teoretyczno - naukowych kwalifikacyj — jakich można żądać od ludzi młodych — kandydatów do zawodu szoferskiego.

Nadto stwierdzili zebrani, że badanie psychotechniczne szoferów zagranicą ma zupełnie inne praktyczne zastosowanie, albowiem warunki pracy szofera są tam zupełnie inne (stan dróg, urządzeń i t. p.).

Następnie omawiano szczegółowo obecny system stosowania kar administracyjnych. Stwierdzono, że doniesienia organów policyjnych, mimo wnoszonych sprzeciwów, nie są nigdy przedmiotem fachowych badań, zaś posterunkowi nie mają żadnego doświadczenia co do praktycznego zastosowania przepisów jazdy — czego konsekwencją są nadmierne i krzywdzące grzywny.

Zebrani uchwalili jednogłośnie:

1) protest w sprawie badań psychotechnicznych,

2) żądanie zaprowadzenia osobnych sądów automobilowych,

3) żądanie fachowego orzekania kar administracyjnych,

4) żądanie zupełnego zreorganizowania i ograniczenia dotychczasowych szkół szoferskich.

Zebrani stwierdzili, że kandydat na szofera powinien być fachowo przygotowanym, a mianowicie posiadać zawodowe wykształcenie ślusarskie, znać mechanikę i t. p., nadto ukończyć szkołę powszechną, a szkoła samochodowa winna dać dopiero dalsze wykształcenie teoretyczne i praktyczne. Ponadto osoby karane za jakiekolwiek przestępstwo ustawowo nie powinny być do szkół przyjmowane.

Wkońcu zebrani wybrali delegację, która przedstawi Panu Wojewodzie w Krakowie postulaty kierowców samochodowych województwa krakowskiego.

ZEBRANIE KIEROWCÓW MIEJSKIEGO PARKU SAMOCHODOWEGO.

W dniu 18. II. r. b. odbyło się w lokalu Związku zgromadzenie kierowców samochodowych Miejskiego Parku Samochodowego w sprawie warunków pracy i płacy.

Zebranie zagaił kol. **Rudnicki,** poczem przewodniczącym wybrano kol. **Głodowskiego,** który przedstawił zebranym szereg zagadnień dotyczących kierowców oraz poddał rzeczowej krytyce stosunek ich do Związku Zawodowego.

Przeważna część dyskusji dotyczyła płacy. Stwierdzono, że kierowcy Miejskiego Parku samochodowego w Krakowie są w porównaniu z innymi kierowcami zakładów miejskich b. nisko wynagradzani, aczkolwiek materjał szoferski M. P. samochodowego jest zawodowo b. dobrze wyszkolony i szoferzy ci w swej ciężkiej pracy zużywają siły daleko rychlej, aniżeli szofer pełniący służbę na innych pojazdach mechanicznych. Płace obecne XII i XIII grupy są tak minimalne, że szofer nawet po szeregu lat pracy—niema widoków dojścia do poborów, wystarczających na odpowiednie wyżywienie rodziny.

Zaproszony na zebranie Prezes Związku Pracowników Użyteczności Publicznej, Radca miasta Krakowa ob. **Kustowski** przedstawił szczegółowo zebranym ostatnie uchwały Rady miasta, dotyczące reorganizacji płac pracowników miejskich niższej kategorji, stwierdzając, że najważniejszym hamulcem tamującym do pewnego stopnia sprawiedliwe wynagradzanie pracy szofera jest zależność poborów pracowników miejskich od wysokości i normowania płac pracowników rządowych.

Obecnie Rada miasta Krakowa rozszerzyła etaty a w szczególności przez dopuszczenie dowodu kwalifikacji zawodowej umożliwiła całemu szeregowi pracowników uzyskanie w ten sposób wyższego stopnia płacy.

Radca Kustowski wyraził przekonanie, że ostatnie uchwały Rady miasta można uważać za krok do poprawy, która stopniowo nastąpi.

Następnie kol. **Rzepa** omówił szereg spraw dotyczących szoferów zatrudnionych w M. Parku samochodowym, apelując do zebranych, aby w interesie służby i własnym przestrzegali pewnych zarządzeń i w pracy wzajemnie sobie pomagali.

W końcu **uchwalono założyć Sekcję Szoferów M. Parku samochodowego przy Związku Zawodowym Automobilistów Oddział w Krakowie.**

WEZWANIE DO SZOFERÓW WOJEWÓDZTWA KRAKOWSKIEGO.

Wobec zbliżającego się sezonu Zarząd Oddziału wzywa wszystkich zawodowych automobilistów, aby przed zawarciem umowy co do najmu pracy — zgłaszali się w swoim własnym interesie w biurze Związku, a to celem należytego zabezpieczenia się co do warunków płacy i pracy. Albowiem biuro Związku **dla każdego członka przygotowuje umowę** o najem pracy, by w ten sposób unormować zbiorowe umowy i nie dopuścić do wyzysku pracy szofera, jak to ma dotychczas miejsce.

Zawarcie dobrze opracowanej umowy o pracę zabezpiecza szofera przed całym szeregiem krzywd, na jakie jest obecnie narażony.

Oddział Poznań

WALNE ZGROMADZENIE CZŁONKÓW.

Pod przewodnictwem kol. prezesa **Gebla** odbyło się w dniu 5 marca 1930 r. zebranie plenarne członków Oddziału.

Po załatwieniu formalności wstępnych zatwierdzono uchwały zarządu, mocą których wypłacono dwom kolegom zapomogi z powodu braku pracy.

Następnie zebrani wysłuchali sprawozdania poszczególnych delegatów z zebrań, urządzonych w miesiącu lutym na prowincji, a mianowicie **w Gnieźnie, Wrześni i Ostrowie.** Ze sprawozdań tych wynika, że jedynie Gniezno nie uległo bałamuctwom chadeków, bowiem odrazu przej-

rzano tam cele robijaczy solidarności szoferskiej. Natomiast we Wrześni i Ostrowie sytuacja nie została jeszcze wyjaśniona, aczkolwiek zwolna tamtejsi koledzy dochodzą do przekonania, że akcja rozłamowa chadeków skierowana jest na szkodę interesów zawodowych mas szoferskich.

Z zadowoleniem przyjęli zebrani do wiadomości fakt, że starania Centrali w sprawie ustanowienia Sądów Automobilowych odniosły poważny sukces. Niektóre sprawy zostały odłożone do chwili zwołania nadzwyczajnego zebrania, które będzie miało charakter masowy. Oddział poznański bowiem postanowił konsekwentnie przeprowadzić akcję, zmierzającą do unormowania warunków pracy i płacy dla szoferów. Ponieważ tego rodzaju akcja musi być poparta przez najszersze masy szoferskie, koniecznem jest zwołanie ogólnego nadzwyczajnego zebrania.

W wolnych wnioskach liczni koledzy z oburzeniem piętnowali metody werbowania członków przez chadeków oraz sam fakt utworzenia nowego związku.

Następnie powzięto uchwałę, mocą której **obniżono wpisowe** z 4 zł. na 2 zł., aby w ten sposób uczynić zadość dawnym życzeniom kolegów.

W końcu udzielono głosu p. radnemu miasta **Śniademu,** który wygłosił referat na temat: „Obecna sytuacja gospodarcza w Polsce". Mówca w jędrnem przemówieniu nakreślił skomplikowaną strukturę gospodarczą obecnego ustroju ekonomicznego, którego charakterystyczną cechą jest ujawniająca się w poszczególnych gałęziach wytwórczości — **nadprodukcja,** której ofiarą w pierwszej linji pada warstwa pracująca, skazana na bezrobocie, niskie płace, zwiększoną śmiertelność, nadmierne wysiłki przy pracy i t. d. Mnóstwo pouczających i trafnych uwag referenta, między innymi — o roli związków zawodowych — spotkało się z wielkiem zadowoleniem zebranych, którzy też gorącymi oklaskami wyrazili swą wdzięczność.

O godz. 24.30 zamknął kol. prezes Gebel zebranie, które miało przebieg bardzo poważny i zrównoważony i dodało wszystkim kolegom nowej otuchy do dalszej wytrwałej pracy dla dobra ogółu.

TERMINY NASTĘPNYCH ZEBRAŃ.

Podajemy Kolegom do wiadomości, że zebrania plenarne odbywać się będą stale **w 1-szą środę po 1-szym każdego miesiąca** o godz. 20-tej w lokalu p. **Borysiaka, ul. Sew. Mielżyńskiego.**

NAJBLIŻSZE ZEBRANIE.

Zwracamy uwagę, że następne zebranie plenarne odbędzie się w dniu 2 kwietnia 1930 r. o godz. 20 w lokalu p. Borysiaka, ul. Sew. Mielżyńskiego.

Koledzy, którzy w jakichkolwiek sprawach zwracają się do sekretarjatu związkowego, obowiązani są okazywać legitymację związkową, bez której żadnych spraw przyjmować ani załatwiać nie będziemy.

ZAMIANA LEGITYMACYJ ZWIĄZKOWYCH.

Wszystkich tych kolegów, którzy nie wymienili jeszcze legitymacji związkowej (szarej) prosimy zgłosić się w sekretarjacie, gdzie natychmiast otrzymają nową. Zaznaczamy, że do odbioru starych legitymacyj upoważniony jest tylko p. Stefan Brzóska, inkasent związkowy, lub sekretarjat związkowy. Wydania legitymacyj innym osobom należy odmówić, gdyż jak stwierdzono, rozłamowcy wykorzystując nieświadomość licznych kolegów, odbierali nasze wypełnione legitymacje pod pozorem wymienienia ich, zatrzymywali je sobie, a wystawiali legitymacje swego pseudo-związku.

INKASENT ZWIĄZKOWY.

Z dniem 19 lutego 1930 r. pełni funkcję inkasenta związkowego p. **Stefan Brzóska,** w miejsce p. Andrzeja Krugiołki. Wobec tego wzywamy Kolegów, aby składki płacili tylko p. Brzósce.

TRZEBA WALCZYĆ Z TĄ PLAGĄ.

Stwierdzono, że na dorożkach samochodowych w Poznaniu pracuje mnóstwo „szoferów", nie mających uprawnienia do prowadzenia dorożek samochodowych lub nawet wogóle niemających żadnego dyplomu. Ludzie tacy pracują na znacznie niższych warunkach, czem niesłychanie szkodzą naszym kolegom, dając powód do obniżenia im płacy lub zgoła pozbawiając ich możności zarobkowania, wskutek czego liczne rzesze wykwalifikowanych szoferów chodzą miesiącami bez zajęcia.

Wzywamy stanowczo wszystkich tych kolegów, którzy wiedzą, u którego właściciela jeżdżą tego rodzaju „szoferzy" aby natychmiast podali w sekretarjacie związkowym poufnie nazwisko właściciela i numer taksy. Zarząd zaś ze swej strony postara się o usunięcie takich samozwańców i o ukaranie właścicieli. Koledzy winni intensywnie pomóc aby Zarząd mógł tę plagę zupełnie wytępić.

SPROSTOWANIE POMYŁKI.

Wnumerze 1/2 „Aut. Zaw." zakradła się w sprawozdaniu kasowem kol. Kowalskiego omyłka. Mianowicie dochód w r. 1929 wynosił 18.011,21 zł. a nie 10.014,21 zł., jak mylnie podano.

Oddział Wilno

ZABAWA KARNAWAŁOWA.

Dnia 3 marca odbyła się, staraniem Zarządu tutejszego Oddziału Związku, wesoła zabawa koleżeńska — pożegnanie karnawału pod kresowym hasłem szoferskim — „nie biadaj!". Obszerny lokal klubu handlowców napełnił się wesołemi maskami, kostjumami i skromnemi marynarkami — braci szoferskiej. Bawiono się hucznie i wesoło do 4 rano.

Pierwsze to wystąpienie Związku z własną zabawą w większym lokalu odbyło się nader pomyślnie i podniosło opinję szoferów, nadszarpniętą przed laty. Śród miłych gości zauważyliśmy, między innemi, p. Radcę wojewódzkiego W. Reissa, syndyka Związku p. Zasztowt-Sukiennicką, inż Łuczkowskiego. Przygrywała orkiestra 5 p. p. legjonów.

Do tańców zwoływały rozbawionych gości syreny samochodowe; pary przesuwały się pod snopem świateł reflektorów samochodowych, uprzejmie wypożyczonych przez miejscowe przedstawicielstwo firmy „Essex". Tańce prowadził niezmordowany kolega p. **Bodak.**

Pierwszą nagrodę za najlepszy kostjum otrzymał malowniczy indjanin — kol. **Lewandowski.** Zasługuje na odznaczenie kostjum kmiotka, z wiązanką smorgońskich obwarzanków — kol. **J. Komockiego** i wesołego błazna — kol. **Jurkojcia.** Za tańce wydano 2 cenne nagrody.

Porządek na sali panował wzorowy. Materjalnie zabawa wypadła pomyślnie, za co na tym miejscu Zarząd składa serdeczne podziękowanie wszystkim kolegom, którzy swą bezinteresowną pracą przyczynili się do dobrego wyniku zabawy.

Oddział Lwów

WIEC W SPRAWACH SZOFERSKICH ROZWIĄZANY PRZEZ STAROSTWO.

W dniu 16 lutego r. b. urządzony został we Lwowie publiczny wiec szoferów. Na porządku obrad były postawione aktualne sprawy egzaminów psychotechnicznych, Sądów automobilowych, wymierzania kar administracyjnych.

W wiecu, który odbył się w sali Związku Zaw. Kaflarzy przy ul. Zielonej 17., wzięło udział **przeszło 500 szoferów.**

Przewodniczył kol. **Buczek,** sekretarzował kol. **Szmyd.**

Sprawy wymienione w porządku obrad referował kol. **Lewicki** Kazimierz, a w wyłonionej nad referatem dyskusji przemawiali koledzy **Miller** Karol i **Zadorożny** Włodzimierz, podczas przemówienia którego delegat Starostwa Grodzkiego **wiec rozwiązał!!**

Mimo rozwiązania wiecu — zostały jednomyślnie, przez aklamacje przyjęte rezolucje w myśl uchwał **Zarz. Gł.** Z. Z. A. podanych w uprzednim numerze.

Sam fakt rozwiązania wiecu — daje jednak dużo do myślenia i musi pobudzić szoferów lwowskich do zwiększenia swej czujności i solidarności.

Oddział Łódź

WALNE ZGROMADZENIE CZŁONKÓW.

W dniu 17 stycznia r. b.odbyło się ogólne zebranie, na którem omawiano sprawę ostatnich zarządzeń władz bezpieczeństwa publicznego.

Zebraniu przewodniczył kol. **Piotrowski** i w przemówieniu swem zdał sprawozdanie z przebiegu konferencji odbytej w Warszawie w dniu 12 stycznia r. b. oraz, przechodząc do egzaminów psychotechnicznych — określił ścisłe ich znaczenie przyczem wskazał na niebezpieczeństwa grożące z tego tytułu szoferom.

Następnie podał do wiadomości zebranym zabiegi Związku, dotyczące obrony szoferów przy wymiarze kar administracyjnych, wzywając jednocześnie ogół szoferów do podjęcia walki o zreformowanie sposobu wymierzania kar.

W związku z powyższem uchwalono 3 rezolucje, a mianowicie:

I. Protest przeciwko wprowadzeniu egzaminów psychotechnicznych dla tych szoferów, którzy posiadają już prawa jazdy i mają za sobą kilkuletnią praktykę kierowcy samochodowego. Zarazem zebrani domagają się od władz wprowadzenia regulacji ruchu pieszego.

II. Akcję w sprawie wydzielenia Sądów Automobilowych. Ogólne zebranie postanawia poprzeć walką aż do zwycięstwa.

III. W sprawie kar administracyjnych. Ogólne zebranie domaga się zreformowania dotychczasowego systemu na wzór Sądów Pracy, gdzieby przedstawiciele Zw. Zaw. występowali jako obrońcy zorganizowanych szoferów.

W wolnych wnioskach zaprojektowano zmianę obecnego lokalu, lecz po przedyskutowaniu wniosek ten upadł.

Na tem posiedzenie zakończono.

BUDOWA DWORCA AUTOBUSOWEGO.

Niedawno na posiedzeniu Magistratu zatwierdzony został projekt koncesji na budowę i eksploatację w Łodzi centralnych dworców autobusowych, która nadana zostanie przez miasto Związkowi Inwalidów Wojennych Rzeczypospolitej Polskiej.

Koncesjonarjusz obowiązany jest wybudować narazie jeden dworzec, przyczem budowa ta winna być podjęta niezwłocznie po zatwierdzeniu koncesji przez władze nadzoroze. W miarę rozwoju ruchu autobusowego koncesjonarjusz obowiązany będzie wybudować dalsze dworce.

Każdy dworzec powinien posiadać odpowiednie pomieszczenie dla wszystkich agend i czynności, związanych z jego przeznaczeniem, a między innemi: dla biura informacyj, sprzedaży biletów, przechowalni bagażu, bufetu, fryzjerni, umywalni, magazynu materjałów pędnych i części zamiennych dla autobusów i t. d. Dworce autobusowe będą posiadać natryski do mycia autobusów, instalacje do odkurzania i dezynfekcji autobusów, sygnalizacje świetlne i dzwonkowe dla oznajmiania przyjazdu i odjazdu oraz specjalne urządzenia przeciwpożarowe.

Wybudowanie dworców autobusowych przyczyni się niewątpliwie do usprawnienia komunikacji autobusowej i stanowić będzie poważne udogodnienie dla korzystających z tej komunikacji.

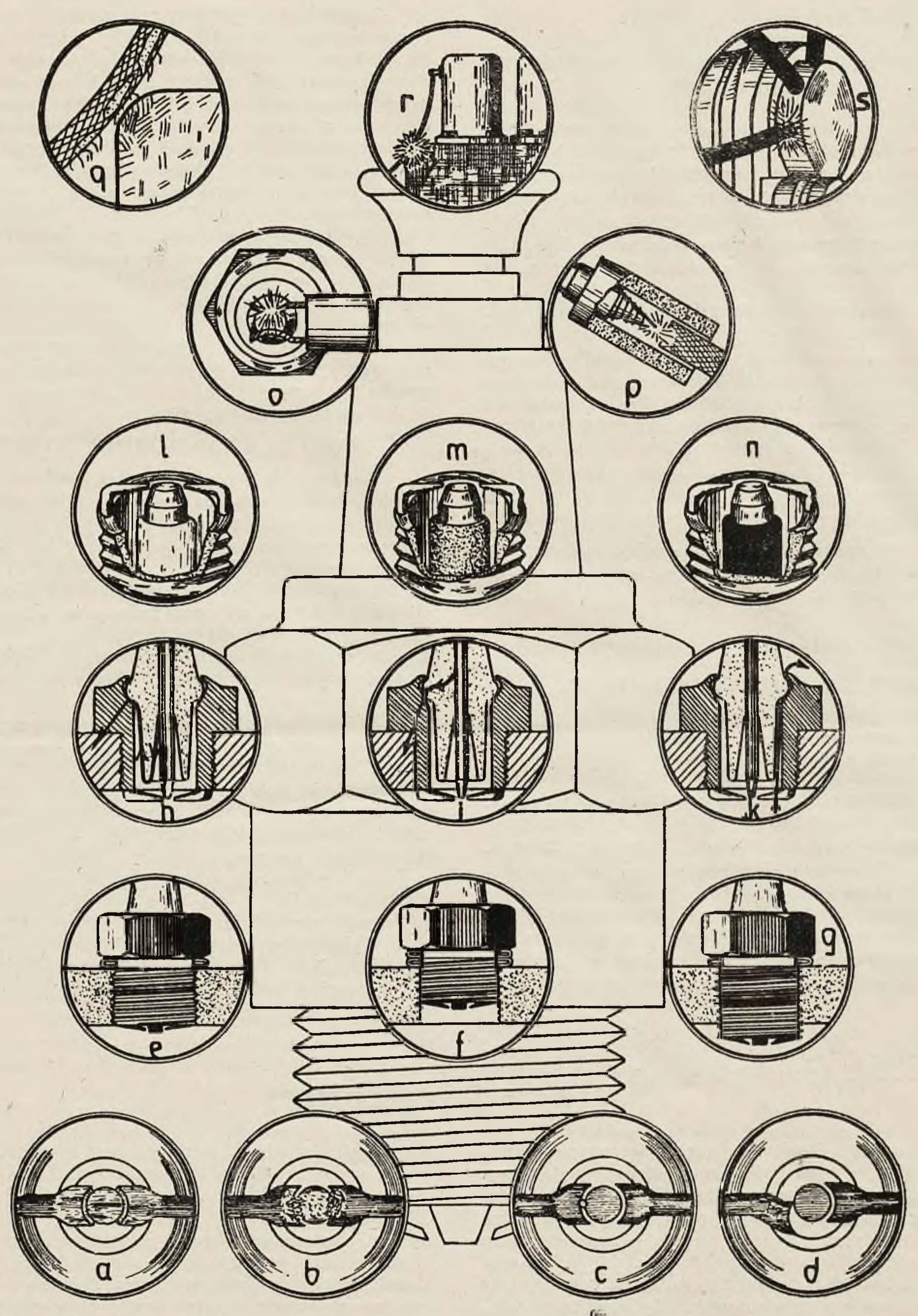
INŻ. W. VOGEL.

Świece i jej felery

Jeżeli motor nie pali — w większości wypadków podejrzewa kierowca, że świeca nie jest w porządku. Bywają kierowcy, którzy w wypadku najlżejszej wątpliwości wykręcają podejrzaną świecę i zastępują ją nową, którą w tym celu stale wożą ze sobą. Zwykle — lecz nie zawsze maszyna nadal pracuje sprawnie. A więc feler był świecy!

Świeca jest taką częścią motoru, która z natury rzeczy jest wystawioną na wiele prób. Gdy latem temperatura powietrza dochodzi do +33° w cieniu — zimą spada do — 20° na słońcu. W komorze wybuchowej panuje temperatura w niektórych wypadkach o wiele wyższa ponad 1000°, a do tego w razie niepogody jak to np. szczególnie ma miejsce przy źle osłoniętym motorze motocyklu — deszcz pada na gorący izolator świecy. Wszystkiemu temu musi świeca oprzeć się bez zarzutu.

Elektrody świecy i stopa izolatora mieszczą się w komorze wybuchowej. Tu jest ona czy to zalewana oliwą, czy to osiada na niej kopeć, zwęglone cząstki tłuszczu itp. Również i woda dostaje się na elektrody podczas zapuszczania motoru, gdyż nasze produkty spalinowe są węglowodanami i spalając się nie zamieniają się tylko na dwutlenek węgla (dym), lecz również i na parę, która osiada na zimnych częściach komory, a między innemi i na świecy w formie kropelek wody. Widzimy więc na jakie niebezpieczeństwa jest wystawiona nasza „biedna" świeca i nic dziwnego, że nam czasem szwankuje. Lecz nie wszystkie braki należy kłaść na karb świecy. Jak dalej zobaczymy — nie bez winy bywa również i kierowca, który zbyt mało uwagi poświęca tej tak ważnej części motoru.



Warto zaznaczyć, że źle działająca świeca może pociągnąć za sobą zniszczenie lub powikłanie w przewodach.

Wpływy obce na elektrodach.

Pomiędzy elektrodą zewnętrzną (masy) a elektrodą wewnętrzną (przewód) izolowaną znajduje się przestrzeń wolna, dla otrzymania iskry. Otóż tu iskra ma wielu nieprzyjaciół.

Zaoliwienie świecy (ryc. a). Iskra elektryczna aby przeskoczyć z jednej elektrody na drugą, ma do przezwyciężenia b. wielki opór jaki jej stawia powietrze, które, jak wiadomo jest doskonałym izolatorem. W czasie pracy motoru oliwa, choć w małej ilości, jednak przedostaje się do

komory wybuchowej i zdarza się, że osiada na końce elektrod. Otrzymujemy więc takim sposobem jeszcze jedną izolację, która już w zupełności nie jest dla nas pożądaną, gdyż uniemożliwia przeskoczenie iskry, niezbędnej dla pracy motoru. Należy więc świecę czyściutko obmyć benzyną.

Węgiel lub sadze między elektrodami (ryc. b). Często osiadają pomiędzy elektrodami sadze lub węgiel, które, jak wiadomo, są doskonałymi przewodnikami, przebiega więc po nich prąd wysokiego napięcia i nie daje iskry (kurcszlus). Świeca nie pali.

Oczyścić trzeba świecę przyrządem specjalnym. Nie starczy dla tego celu wyskrobać brud z pomiędzy elektrod jakimś ostrym narzędziem, gdyż przy zakopceniu świecy izolator również wykaże sadze.

Stopienie się metalu (ryc. c). Wskutek wysokiej temperatury panującej w komorze wybuchowej, zdarza się, że metal z jednej elektrody stapia się i osiada w formie perełki, pomiędzy jedną, a drugą elektrodą.

Należy usunąć stop i świeca znowu funkcjonuje.

Zły odstęp pomiędzy elektrodami (ryc. d). Zdarza się czasem, że przy upadku świecy na podłogę, zagina się nieco elektroda masy i w ten sposób otrzymujemy zły dostęp dla przeskoczenia iskry. Zmiana taka może być na pierwszy rzut oka niedostrzegalna, tembardziej, że niektóre maszyny amerykańskie wymagają odstępu 1 mm. Motocykle z magnetem mają około 0,4 mm.

Należy wyregulować odstęp. Lecz nie w każdym wypadku można to uczynić, np. odległość jednej elektrody 0,5 a drugiej 0,4, wtedy naprawa jest bezcelową.

POŁOŻENIE ELEKTROD W KOMORZE WYBUCHOWEJ.

Bywają świece o rozmaicie długich gwintach. Jak naprz. świece na rycinach e i f mają gwinty normalnej długości, zaś świeca na rycinie g ma długość nienormalną. Uniknąć braków w świecy możemy wtedy, jeżeli świeca jest tak wkręcona, że koniec gwintu znajduje się na równej linji ze ścianą komory wybuchowej, jak to ma miejsce na rycinie e.

To normalne położenie świecy bywa poważnie zmienione na niekorzyść, jeżeli kierowca w miejsce zepsutej szajbki nakłada ich dwie. Temsamem świeca, jak to przedstawia ryc. f, mieści się w utworzonej w ten sposób szczelinie. Po wybuchu znajduje się w tej szczelinie spalony gaz i przy następnym takcie sprężania, mieszanka nie może się przedostać swobodnie pomiędzy elektrody To położenie świecy jest więc niedobre. Również złe jest położenie świecy na ryc. g. Tutaj zaś nietylko elektrody lecz również i część gwintu znajduje się w komorze wybuchowej, i istnieje niebezpieczeństwo, że np. gwint się rozpali, co pociąga za sobą przedwczesny zapłon.

WADY IZOLATORA.

Zanieczyszczone świece (ryc. h). Świeca może być zanieczyszczona osadem węglowym lub sadzami, które osiadają pomiędzy izolacjami. Prąd elektryczny przebiega wygodniejszą drogą przez dobry przewodnik, jakim jest węgiel i sadza, i nie przeskakuje z elektrody na elektrodę.

Najlepsza i najszybsza metoda oczyszczenia świecy polega na zastosowaniu specjalnego aparatu. Składa się on z rurki metalowej, w której znajdują się długie, ostre szczoteczki metalowe. Rurkę tę napełnia się benzyną. Po wykręceniu główki aparatu nasadzamy świecę, po wkręceniu jej do aparatu, mocno potrząsamy kilkakrotnie aparatem w kierunku podłużnym. Po jakichś 10 sekundach wykręcamy nieco świecę, aby szczoteczki, które dostały się pomiędzy izolację i elektrodę zewnętrzną i podczas wstrząsania zacieły się, mogły się rozprostować. Powtarzamy tę procedurę kilkakrotnie i po upływie minuty, jeżeli świeca nie była beznadziejnie zanieczyszczoną, jest gotową do dalszej pracy. Dla zupełnej pewności przed założeniem jej do motoru, należy wylać benzynę brudną z aparatu, nalać czystą i wstrząsać przez pewien czas. Jeżeli benzyna okaże się zupełnie czystą, będzie to dowodem, że świeca jest zupełnie oczyszczoną.

Pęknięty izolator (ryc. i). Mimo wysokiego ciśnienia, jakiemu poddany jest izolator wskutek działania różnicy temperatury zewnętrznej i wewnętrznej, pęknięcia są dość rzadkie. Jeżeli jednak taki wypadek ma miejsce — wybiera sobie prąd wysokiego napięcia drogę poprzez tę szczelinę, która dla naszego oka może być niedostrzegalną i ucieka na masę.

Należy zastąpić uszkodzoną świecę nową, lub przy świecach, w których można wyjąć izolator, zamienić ten ostatni na nowy. Innej rady niema, gdy nawet nie znajdujemy żadnego innego feleru, a izolacja jest całą, nie nadpękniętą, lecz gdy wierzymy jednak że pęknięcie istnieje ale jest dla naszego oka niedostrzegalne.

Nieszczelne świece (ryc. k). Jeśli świeca jest luźno wkręcona do cylindra, a więc nieszczelnie, wtedy normalna praca tej części motoru jest zagrożoną aż dotąd, kiedy płomień przedostający się pomiędzy gwintem świecy a masy, rozgrzeje ją i wypełni luz, tymsamym groźba uszkodzenia świecy mija.

Inaczej jest jednak, jeżeli świeca sama w sobie jest luźną. Jeśli taka świeca posiada nagwintowanie, przy pomocy którego przy silniejszym wkręceniu można usunąć ten luz, uciekamy się do tego sposobu. W przeciwnym razie musimy zamienić świecę na nową. Przy świecach rozkładających się, mocniejsze ścieśnienie jest zwykle łatwo osiągalne.

ZNACZENIE CIEPŁA.

Zbyt nagrzane świece. Pracująca świeca, jak się samo przez się rozumie—nagrzewa się. Gdy się zbyt ogrzewa, naskutek nader wysokiej temperatury, panującej w komorze wybuchowej, rozpalają się nietylko jej elektrody, lecz również i dolna część porcelany izolacji. W takim wypadku świeca sama zapala mieszankę (bez pomocy iskry), która zapala się w zetknięciu z rozpaloną częścią świecy. Świeca taka ma dla danego motoru, — a nie należy zapominać, o szybkości jaką dany automobil rozwija — zbyt niską temperaturę cieplną, t. j. zbyt szybko się rozpala.

Należy spróbować. Jeśli po długiej i szybkiej jeździe, następuje wczesny zapłon — przestać gazować. Jeśli świeca pali nadal normalnie, nie należy zamieniać jej na inną. Jeśli zaś feler nie znika, musimy zamienić naszą świecę na inną o wyższej temperaturze cieplnej. Znakiem po którym poznajemy „chorą" świecę jest jej nader biały izolator (ryc. l). Świeca ta może nam przynieść jeszcze duże korzyści, jeżeli będziemy jechali samochodem w inny sposób. Rozróżniamy jazdę miejską od jazdy szosowej. W jeździe szosowej z małemi przerwami pędzimy całym gazem. W jeździe zaś miejskiej zupełnie odwrotnie, całym gazem pędzimy nader rzadko i częściej zatrzymujemy maszynę. Świece więc, które podczas jazdy szosowej rozpaliły się bardzo, mogą nam z powodzeniem służyć dla jazdy po mieście.

Zbyt zimne świece. Na rycinie n przedstawiona jest świeca z zakopconym izolatorem. Ta świeca jest za zimna, wiemy że motor jest w porządku, a więc również i karburator nastawiony jest dobrze. Świeca zaś podczas pracy nie może być zimną, lecz musi się nagrzać do tak

zwanej „temperatury samooczyszczania", a więc do temperatury, w której wszelkie osady, czy to na izolacji, czy to na elektrodach, uległyby spaleniu. Jeśli zaś świeca jest tak zbudowaną, że oddaje swoje ciepło masie (wodzie), pozostaje ona sama zimną i w ten sposób spalanie zanieczyszczających osadów jest niemożliwe.

Kierowca musi daną świecę zamienić na inną o niższej temperaturze cieplnej, która by się mogła nagrzać do „temperatury samooczyszczania".

Świeca o właściwej wartości cieplnej. Podczas gdy na ryc. l i n widzimy świece zbyt ciepłe lub zbyt zimne, znajdujemy na środkowej rycinie m świecę o właściwej wartości cieplnej, co jest zaznaczone na rysunku kropkami.

BŁĘDY W PRZEWODNIKACH WYSOKIEGO NAPIĘCIA

Złe połączenie przewodnika z wtyczką (ryc. o). W tym wypadku świeca jest zupełnie bez winy, tylko przewodnik źle osadzony, który raz przeprowadza prąd do elektrody wewnętrznej, innym znów razem nie daje go, a co za tem idzie—iskra nie przeskakuje, świeca nie pali. Należy więc kabel mocno osadzić we wtyczce, aby usunąć ten feler.

Na rycinie p widzimy **źle połączoną wtyczkę.** Połączenie wtyczki z kablem wysokiego napięcia osiągnięto tutaj w ten sposób, że holcśrubkę znajdującą się we wtyczce wkręcamy do przewodnika. Takie połączenie jest niedostateczne, i przejście prądu do wtyczki jest b. złe. Na rysunku widzimy jak iskra przeskakuje z kabla na wtyczkę, co osłabia iskrę w komorze wybuchowej. Wtyczka więc musi być nanowo umocowaną.

ZŁE PRZEWODNIKI WYSOKIEGO NAPIĘCIA.

Bardzo często się zdarza, że przewodniki prądu wysokiego napięcia znajdują się w nieodpowiednich warunkach (rys. q). Olej, ciepło i tarcie o inne części motoru, niszczą je częściowo. Nie zawsze dochodzi do tego, że świeca nie pali, lecz jednak część prądu wysokiego napięcia ucieka w jakimś miejscu na masę i osłabia iskrę w motorze.

O wiele gorzej przedstawia się sprawa na rys. r, gdzie kabel przetarł całą swoją izolację o jakąś ostrą część metalową motoru, z którą „kurcszlusuje". W tym wypadku należy zamienić kabel na nowy.

Na zakończenie pokazujemy tutaj połączenie przewodnika wysokiego napięcia z rozdzielaczem (rys. s). Nie wystarczy bowiem, aby kabel znajdował się na odpowiednim miejscu, musi on być również i mocno osadzony. Bowiem, przy wstrząsach jakim jest poddana maszyna — kabel źle osadzony z łatwością wypada. Należy mocno osadzić dany kabel. Widzimy więc że nie wolno nam szukać winy jedynie tylko w tej ciężko wypróbowanej części motoru, lecz również i w sobie samym.

(Aeronautyka i automobilizm).

(tłum. z niemieckiego).

Zamiast szofera - furman

Stosunki, panujące w firmach, zatrudniających szoferów wymownie ilustruje np. fakt następujący:

Kolega Erazm Grotowski pracował w firmie Standard - Nobel (Toruńska 13). Dnia 17 stycznia został jednak zwolniony z pracy, jakoby z tytułu redukcji personelu.

Faktycznie zaś chodziło o to. Kolega G. pobierał 14 zł. dziennie, jeżdżąc z pomocnikiem, który zdejmował z auta i nosił benzynę, przeciętnie 84 bańki po 10 litrów.

Od kolegi G. zażądano, aby zgodził się na wypełnianie jednej i drugiej czynności za płacę dotychczasową, na co kolega G., rzecz prosta, się nie zdecydował i w następstwie został zwolniony.

Na jego miejsce przyjęto niejakiego M., który w rzeczywistości do tego czasu był furmanem i miał jedynie zielone prawo jazdy.

Ale że jako pracownik o niskich kwalifikacjach zgodził się na pensję 8 zł. dziennie i roznoszenie po kilkaset litrów benzyny dziennie, to znaczy na pracę, przekraczającą 10 godzin dziennie — firma zaangażowała go.

Jaki na tem firma zrobiła interes, tego najlepszym dowodem jest fakt, że dn. 27 lutego b. r. M., jadąc platformą półciężarową z transportem benzyny spowodował przez nieumiejętną jazdę wypadek, rozbijając wóz doszczętnie.

Cudem tylko uniknęło się jeszcze gorszych następstw, gdyż rozlana benzyna mogła łatwo wybuchnąć! **Ale co tani pracownik, to tani!**

Listy z Poznania

Warcholący osobnicy demaskują się na każdym kroku.— Rączka w rączkę z przedsiębiorcami! — Jak to było z tą międzynarodówką!

Czytaliście już Koledzy w ostatnim numerze, jak to grupa rozbijaczy rozpoczęła walkę z naszym Oddziałem. Chcemy podzielić się z Wami dalszemi szczegółami, abyście zdawali sobie sprawę dokładnie, co kryje się zawsze za tego rodzaju warcholską akcją.

Nauczeni smutnem doświadczeniem, chcemy podzielić się niemi z Wami, żebyście w swoich Oddziałach nie dopuścili do jakiejkolwiek rozbijackiej roboty, która później mści się srogo na szoferach.

Rozbijacze z początku występowali pod płaszczykiem różnych „ideowych" haseł, ale w krótkim czasie— wyszło szydło z worka i okazało się, że wchodzi tu w grę partyjny interes poszczególnych jednostek, pozostających w bliskim kontakcie, czyli wyraźniej mówiąc, na żołdzie — u pracodawców.

Nic dziwnego, że ludzie tego pokroju chwycili się najbardziej podłych środków, byle szkodzić naszemu Oddziałowi.

Otóż zaczęli denuncjować nas u władz poznańskich, jakobyśmy byli komunistami (!) i domagali się najwyraźniej, aby władze udaremniły nam dostęp do nich w sprawach dotyczących związku i jego członków.

Daliśmy oczywiście dowód, że tak nie jest, i obecnie na żadne trudności już nie natrafiamy.

Następnie rozłamowcy, nietylko chodzili do władz denuncjować nas, lecz także do pracodawców, przyczem stwierdzono, że stoją w stałym kontakcie z Automobilklubem, od którego żądali, aby członkowie klubu nie przyjmowali naszych członków do pracy. Do pewnej firmy samochodowej chodziła nawet delegacja z żądaniem usunięcia z pracy naszego członka zarządu.

Odszczepieńcy, aby werbować członków dla siebie, rozgłaszają, że starego Związku zupełnie niema, że wszelkie agendy objął nowy związek. Z drugiej strony znowu ich ludzie zwracają się do naszych członków, żądając wydania legitymacyj, i obiecują wzamian wydać inne, przyczem przedstawiają się, jako należący do naszego związku. Później atoli okazuje się, że wciągnięto ich

Nic nie zdoła uśpić czujności Związku

Aparatom psychotechnicznym - daleko do doskonałości

Sprawa badań psychotechnicznych — nie przestaje interesować ogółu szoferów i zaprzątać uwagi Związku. Każdy dzień niemal przynosi pod tym względem nowe niespodzianki.

Kol. Rongens, który koncentruje w swym ręku akcję przeciwko badaniu psychotechnicznemu kierowców posiadających już prawo jazdy — dzieli się z nami następującemi wrażeniami.

W instytucie psychotechnicznym przy ul. Mokotowskiej 53 w Warszawie — odbyły się niedawno demonstracje badań psychotechnicznych w obecności władz kierujących ruchem oraz licznych osób z cywilnych i wojskowych sfer automobilowych. Zaproszeni również zostali kol. kol. Rongens, Trzeciak i Szymanek, w charakterze przedstawicieli Związku.

Jak wygląda przyrząd do badania kierowców?

Jest to zwykłe siedzenie kierowcy, zaopatrzone we wszystkie normalne urządzenia, a więc kierownicę, hamulec, sprzęgło i t. d. Przed tym „samochodem" znajduje się sztuczna jezdnia w miniaturze. Na jezdni stoi malutki policjant, przesuwają się przechodnie, jadą pojazdy.

Przy pomocy elektryczności wszystkie te przedmioty ożywają, wykonywując poruszenia normalne dla posunięć na jezdni. Policjant podnosi rękę, pani z dzieckiem przebiega przez ulicę, rozbrzmiewają sygnały pojazdów...

Badany, musi oczywiście odpowiednio reagować na poszczególne posunięcia. Automat zapisuje prawidłowość lub wadliwość reakcyj.

Poza tem widzimy szereg innych przyrządów. Np. na szofera spadają zgóry, kolejno trzy kije. Szofer winien wszystkie kije w porę schwycić.

Oprócz tego badanie skojarzone bywa ze zdjęciem kinematograficznem ruchu ulicznego w połączeniu ze sztucznym hałasem i grą świateł.

Wyniki próbnych badań psychotechnicznych podczas demonstrowania owych aparatów — przyniosły jednak zupełnie niespodziewane i wprost sensacyjne wyniki.

Oto między innymi przy kierownicy doświadczalnej zasiedli inż. R., znany automobilista, ekspert i rzeczoznawca samochodów, oraz major S., znany sportsman z kolumny automobilowej.

I obaj ci świetni praktycy popełnili podczas badania tak wiele błędów i tyle razy spowodowali katastrofy, że **gdyby ta próba miała być potraktowana na serjo to obaj powinni być pozbawieni praw jazdy i zdyskwalifikowani.**

Co to oznacza?

Wyniki powyższych badań są bardzo charakterystyczne! Nie należy z nich wyciągać wniosku aby badania psychotechniczne nie mogły dawać żadnych rezultatów. Ale równocześnie opisane doświadczenia wskazują jak daleko powinna być posunięta ostrożność przy wprowadzaniu ich w życie i praktycznem stosowaniu. Bo łatwo będzie na podstawie badania psychotechnicznego odebrać prawo jazdy kierowcy, ale nie łatwo mu będzie zapracować na chleb dla rodziny i nikt nie wynagrodzi tego społeczeństwu, że człowiek, może w pełni sił, stał się dla tego społeczeństwa bezużytecznym ciężarem.

To też przeniesienie badań psychotechnicznych na nasz grunt łączyć się powinno z jakimś konsekwentnie przemyślanym i rozsądnym planem. Tymczasem stanowisko władz wykazuje ogromną dezorjentację w tej sprawie, mimo usilnego reklamowania badań psychotechnicznych przy pomocy różnych odczytów, pokazów i t. d.

Stąd też **Związek ani na chwilę nie może zejść ze stanowiska jaknajdalej posuniętej czujności** w tej sprawie i nie może zaprzestać kontynuowania akcji, której dalszy przebieg opisujemy poniżej.

---

do chadeków. Charakterystycznem jest, że po utworzeniu rozbijackiego związku — właściciele dorożek samochodowych licznie zgłosili do niego swój akces. Niemniej charakterystycznym jest fakt, że rozłamowcy chodzą do pracodawców, prosząc o poparcie finansowe.

Trzeba również podkreślić, że kiedy oddz. poznański wszczyna akcję zarobkową, to panowie ci rozpoczynają swą „działalność" związkową od urządzenia zabawy, i tą zabawą się chełpią, mówiąc: patrzcie! nasz związek ma zabawę! a wy co?

Niezmordowanie naturalnie powtarzany jest przez agitatorów chadeckich ów osławiony „argument", że międzynarodówka zabroniła przewozu broni do Polski w r. 1920. Ale agitatorzy ci nie mówią, że aczkolwiek istotnie międzynarodówka wyniosła taką uchwałę, to również zabraniała ona przewozu broni i do Bolszewji, bowiem międzynarodówka nie występowała przeciwko Polsce, lecz przeciwko wojnie wogóle.

Naturalnie, że w tym czasie międzynarodówka nie zdawała sobie sprawy z charakteru wojny polsko-bolszewickiej i nie orjentowała się w tem, że Polska była stroną zaatakowaną. A najgorsze było to, że w międzynarodówce nie zasiadali wówczas przedstawiciele polskich transportowców, którzyby tę rzecz wyjaśnili. A wiadomo, że na zachodzie częstokroć jeszcze do dziś dnia w sprawach polskich nie orjentują się a cóż dopiero w rok czy dwa po powstaniu państwa polskiego.

Ale należy stwierdzić, że kiedy w krótki czas po wojnie w skład międzynarodówki weszli Polacy, niezwłocznie poruszyli tę sprawę i międzynarodówka z całą sumiennością swój błąd uznała i z uprzedniego stanowiska całkowicie się wycofała. A nie myli się ten tylko, kto nic nie robi!

Dziś takie nieporozumienia nie są możliwe, gdyż polskie organizacje transportowców są należycie w międzynarodówce reprezentowane.

Na zakończenie jeszcze możemy tylko dodać, że mimo tych ohydnych metod rozbijaczy i szerzonych kłamstw — Oddział nasz krzepnie z każdym dniem, gdyż wielu kolegów, otumanionych przez niesumiennych agitatorów — powraca w nasze szeregi.

Do zobaczenia, do następnego listu!

G. R.

Związek prowadzi w dalszym ciągu energiczną akcję

Delegacja Związku w osobach kol. kol. **Rongensa, Zawadzkiego i Welcla,** która udała się do Komisarza Rządu na m. st. Warszawę w dn. 28.II r. b. — poruszyła również sprawę badań psychotechnicznych.

Pan Komisarz oświadczył, że nie godzi się ze stanowiskiem Związku i że jest zdania, iż nietylko teraz należy zbadać szoferów psychotechnicznie lecz poddawać ich od czasu do czasu (?!!) tym badaniom, gdyż zdaniem p. Komisarza im kto dłużej jeździ — tym gorszym (!) kierowcą się staje i powinien odpaść!

Oświadczenie p. Komisarza najlepiej ilustruje jak władze zaczynają ujmować kwestję badań psychotechnicznych szoferów.

Na zwróconą przez delegację uwagę, iż szoferzy z motywów kilkakrotnie już przez nas przytaczanych nie mogą się z tem stanowiskiem pogodzić — p. Komisarz stwierdził, że musi dbać przedewszystkiem o mieszkańców, a szoferów jest mniejszość...

Wobec takiego stanu rzeczy delegacja udała się niezwłocznie do **Min. Robót Publicznych** i zwróciła się do Naczelnika Dep., który po przedstawieniu mu sprawy — oświadczył, że starzy szoferzy **nie będą** badani psychotechnicznie i że badania te będą dotyczyć tych, którzy będą zdawać egzamin z zielonego — na otrzymanie prawa jazdy dla prowadzenia pojazdów do użytku publicznego.

Lecz nie wszyscy, którzy będą starać się o prawo czerwone winni być badani psychotechnicznie lecz tylko ci którzy wykażą „zdenerwowanie". Delegacja w tem miejscu stwierdziła, że na tem tle może nastąpić wiele nadużyć. Pan Naczelnik wobec tego oświadczył, że prosi, aby Związek zawiadomił go o jakichkolwiek faktach nadużywania w przyszłości prawa badania psychotechnicznego, a wówczas p. Naczelnik tym nadużyciom zapobiegnie.

Wreszcie wyraził p. Naczelnik Dep. opinję, że organizacja zawodowa niepotrzebnie narobiła tyle hałasu w tej sprawie, która nie grozi żadnem niebezpieczeństwem dla kierowców.

Wolno p. Naczelnikowi pozostać przy tem zdaniu!

Ale w świetle próbnych doświadczeń z aparatami do badań i w świetle oświadczenia p. Komisarza Rządu, aż nadto jaskrawo wyjaśnia się, że Związek nic, a nic nie przesadza w swej ostrożności i że niewątpliwie szoferzy będą mieli do czynienia z próbami różnego rodzaju „interpretacyj" rozporządzenia Min. Rob. Publ. — na ich niekorzyść naturalnie.

Dlatego dobrze się stało, iż **władze odczuły pod naciskiem imponujących manifestacyj** urządzonych przez szoferów w całym kraju, że potrafią oni stać na straży swych interesów.

Nawet niezadowolenie władz, które wyraziło się np. we Lwowie rozwiązaniem wiecu przez policję — nie zdoła zagłuszyć głosu solidarności szoferów.

Zorganizowanie się w jednym Związku — musi dopełnić reszty! A wtedy krok za krokiem będziemy zdobywać posłuch i zrozumienie we wszystkich sprawach dotyczących życia szoferów.

L. W.

Plaga szoferów samozwańców

Czy tylko w Poznaniu?

W ostatnich czasach mnożą się skargi. że właściciele dorożek samochodowych w Poznaniu zatrudniają szoferów, którzy nie mają pozwolenia na prowadzenie dorożki samochodowej, a nawet nie mają prawa jazdy wogóle. Tacy szoferzy przeważnie jeżdżą w porze nocnej, aby łatwiej ujść uwadze organów kontrolujących.

Stan taki nie może być dłużej tolerowany, albowiem — po pierwsze, tego rodzaju kierowcy są niesłychanie szkodliwi dla bezpieczeństwa publicznego, dowodem czego są liczne wypadki przez takich właśnie kierowców spowodowane; po drugie odbierają możność zarobkowania istotnie wykwalifikowanym kierowcom, którzy chodzą bez pracy, cierpiąc wraz z rodziną wielką nędzę. Ponieważ właściciele dorożek, przyjmując nielegalnych „szoferów", kierują się tylko egoizmem, dążeniem wyeksploatowania do najwyższych granic taniej siły roboczej, to tembardziej winna władza takich właścicieli karać jaknajsurowiej, nie wyłączając odebrania koncesji.

Wobec tego zwracamy się do Miejskiego Urzędu Bezp. i Porządku Publicznego w Poznaniu z gorącym apelem, aby jaknajczęściej zarządzano obławy i to przedewszystkiem w porze nocnej. O ile będą one częściej przeprowadzane, i o ile władze wezmą się do tej sprawy energicznie wówczas napewno plaga ta ustanie, a szoferzy wykwalifikowani będą mieli możność zarabiać, by utrzymać siebie i rodzinę.

Na jeden szczegół pragniemy zwrócić uwagę. Oto okazuje się, że są posterunkowi, którzy nie wiedzą, jakie znaczenie ma prawo jazdy, a jakie—pozwolenie na prowadzenie dorożek samochodowych, wystawione przez władzę administracyjną. Zdarzało się bowiem, że szofer, co do którego doniesiono, że nie ma prawa prowadzić dorożki samochodowej, okazał zielony dyplom, co dla niewtajemniczonego posterunkowego było wystarczające!! Inny wypadek bardziej charakterystyczny miał niedawno miejsce. Otóż posterunkowy zażądał od szofera okazania „tryptyku"! był bowiem przekonany, że prawo jazdy a tryptyk to jedno i to samo.

Z tego wynika, że jest bardzo pożądanem, aby posterunkowi otrzymali instrukcję, wyjaśniającą rodzaj i wygląd poszczególnych pozwoleń, jakie wogóle w automobiliźmie wchodzą w rachubę.

Mamy nadzieję, że Miejski Urząd Bezp. i Porządku Publicznego na powyższy apel zareaguje, gdyż doprawdy opisane wyżej stosunki wywołują dużo rozgoryczenia i niezadowolenia.

Przypuszczam również, że kwestja ta jest aktualną również i w innych ośrodkach ruchu automobilowego, bowiem niejednokrotnie czytałem w pismach warszawskich, krakowskich i innych, że w ostatnich czasach są na porządku dziennym wypadki przyłapania takich szoferów — „amatorów".

Ze zjawiskiem tem trzeba rozpocząć wszędzie energiczną walkę.